



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

10.02.2022

1. **Betreff:** Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	23.03.2022	öffentlich
2. Gemeinderat	11.04.2022	öffentlich

3. **Finanzielle Auswirkungen:**  
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. **Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:**

Nein Ja

in voller Höhe  teilweise

Angemeldet im MMP zum Doppelhaushalt 2022/2023

\_\_\_\_\_ €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. **Investitionskosten**

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 500.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

\_\_\_\_\_ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 500.000 €

2. **Folgekosten**

Personalkosten \_\_\_\_\_ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand  
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der  
Durchführung der Maßnahme

\_\_\_\_\_ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

\_\_\_\_\_ €

Jährliche Belastungen \_\_\_\_\_ €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
10.02.2022

---

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

---

## **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen:

1. Dem Vorgehen zum Bau der neuen Brücke über die Kinzig wird zugestimmt. Die Spannweite der Brücke soll so ausgebildet werden, dass diese vom östlichen bis zum westlichen Kinzigdamm geplant wird. Die Lage der neuen Brücke ist dabei ca. 40 m südlich der heutigen projektiert.
2. Zur Ausgestaltung der Brücke wird ein Gestaltungswettbewerb in Form einer Mehrfachbeauftragung durchgeführt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	10.02.2022

---

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

---

## Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“ und E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“.

### 1. Zusammenfassung

Das Überlandwerk Mittelbaden (UEWM) muss Leitungen über die Kinzig erneuern. Die übliche Bauweise einer Unterquerung wäre aufgrund der vorhandenen Örtlichkeit und Einbauten wie Spundwände sehr aufwändig. Das UEWM hat daher der Stadt angeboten, alternativ eine neue Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig zu bauen, um dort die Leitungen anzuhängen. Die UEWM würde die Kosten für diesen neuen Kinzigsteg als funktionale Brücke tragen. Die Stadt soll die Kosten für die neuen barrierefreien Rampen, für über das übliche Maß hinausgehenden Gestaltungselemente sowie sonstige Umbauten im Straßenbereich zur Verbesserung des heutigen Anschlussbereichs tragen.

Das vorhandene Brückenbauwerk befindet sich noch in einem relativ guten Zustand und hat eine Restnutzungsdauer von ca. 30 Jahren. Dennoch zeigt eine Betrachtung über die Lebenszykluskosten, dass eine vorzeitige Erneuerung unter den aufgezeigten Rahmenbedingungen wirtschaftlich ist und den städtischen Haushalt mittelfristig entlastet.

Eine Erneuerung bietet zudem die Chance, die Lage und Dimensionen des Bauwerks und insbesondere der Rampen zur Freiburgerstraße zu optimieren. Gleichzeitig kann auch auf Anforderungen der Landesgartenschau 2032 reagiert werden, in deren Wirkungsbereich die Renaturierung der Kinzig und die geplante Flusspromenade auf dem östlichen Damm liegt.

### 2. Ausgangslage

Im Juni 2021 erfolgte die erste Beratung zur neuen Brücke. Hierbei wurde die Verwaltung beauftragt (Drucksache Nr. 076/21 vom 11.05.2021), mit dem Überlandwerk Mittelbaden eine Vereinbarung zum Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke abzuschließen und die Planungen der neuen Anschlussstelle aufzunehmen (Planungsbeschluss).

Das UEWM nutzt derzeit mehrere Leitungsquerungen unter der Kinzig zur Versorgung der Gewerbegebiete westlich der Kinzig. Diese Leitungstrassen müssen altersbedingt in den nächsten Jahren erneuert werden, um die Versorgungssicherheit gewährleisten zu können. In diesem Zusammenhang wurden durch ein Ingenieurbüro im Auftrag des UEWM verschiedene Quermöglichkeiten der Kinzig untersucht. Im Wesentlichen gibt es nur zwei grundlegende Möglichkeiten. Eine unterirdische

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

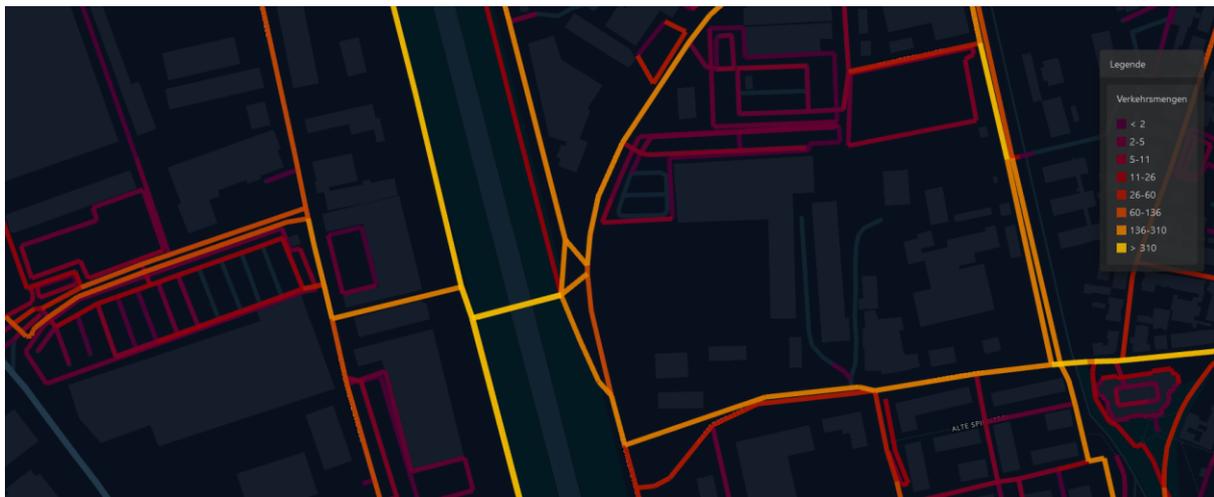
Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
10.02.2022

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

Unterquerung der Kinzig in einer Tiefenlage von ca. 16 m auf einer Länge von rund 120 m oder eine oberirdische Überquerung mittels einer Brücke. Die Nutzung der bestehenden Fuß- und Radwegbrücke scheidet aus statischen Gründen aus, die benachbarten Brücken sind zu weit entfernt. Weiterverfolgt werden soll die oberirdische Lösung, da hierdurch noch ein weiterer Mehrwert geschaffen werden kann.

Der vorhandene Kinzigsteg wird heute intensiv von Radfahrenden und Fußgängern genutzt. Für Fußgänger stellt die Brücke die direkte Verbindung zwischen den Quartieren westlich der Innenstadt und dem Gewerbegebiet her. Für Radfahrende liegen die Ziele vor allem im Bereich des Schulzentrums Nord-West, dem Bahnhof und der Innenstadt sowie ebenfalls im Gewerbegebiet und in den Stadtteilen östlich der Innenstadt. Auch überregionale Radrouten beispielsweise aus den Ortschaften entlang der Kinzig oder die Anbindung der geplanten Radschnellverbindungen nach Gengenbach und Lahr führen zu den genannten Zielen über diese Brücke.



**Abbildung 1: Verteilung der Verkehrsstärken des Radverkehrs auf Basis der Stichprobe von Stadtradeln 2021 (Quelle: flow.d GmbH)**

Das vorhandene Brückenbauwerk ist wie bereits erwähnt in einem guten Zustand, es besteht derzeit kein Sanierungs- oder Erneuerungsbedarf. Allerdings ist die Brücke mit einigen funktionalen Mängeln behaftet. So ist einerseits die Lage ungünstig – es resultieren sehr steile Rampen, so dass die Barrierefreiheit hier nicht erfüllt ist. Die Rampe in Richtung Kinzigstraße mündet zudem in einem ungünstigen Bereich in den Knoten zur Freiburger Straße ein. Andererseits wäre auch eine größere nutzbare Breite auf der Brücke im Hinblick auf die Attraktivität der Radroute angemessen, wenn in Zukunft nicht sogar erforderlich.

Mit der erfolgreichen Bewerbung zur Landesgartenschau rückt auch die Renaturierung der Kinzig stärker in den Fokus, die hier als Flusspromenade das eigentliche Ausstellungsgelände und die flankierenden Bereiche im Norden miteinander verbindet.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
10.02.2022

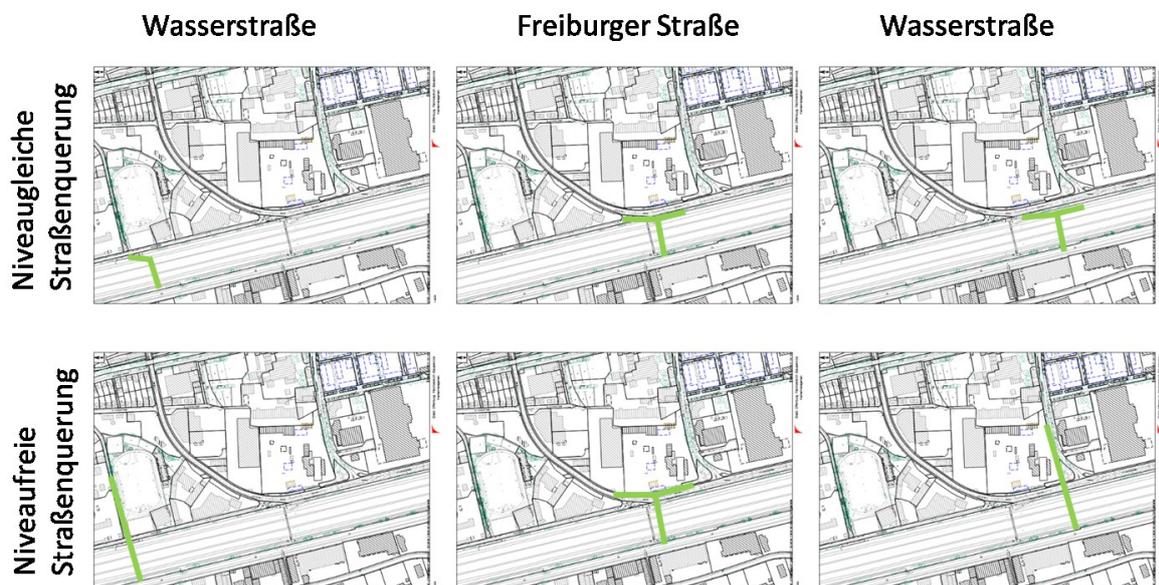
Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

## 3. Variantenbeschreibung

Die neue Brücke soll das bestehende Bauwerk in der Funktion als Rad- und Fußwegeverbindung zwischen den Stadtteilen beidseits der Kinzig ersetzen sowie die Leitungen diverser Leitungsträger, insbesondere des UEWM, aufnehmen. Aus diesen Anforderungen resultiert eine Lage maximal innerhalb eines Korridors zwischen der Wasserstraße und dem Jahnweg.

In der Dimensionierung stellt sich zudem die Frage, ob mit dem Bauwerk lediglich die Kinzig oder zusätzlich auch die angrenzende Straße – d. h. je nach Lage die Kinzigstraße oder die Freiburger Straße – mit überquert werden soll.

Daher wurden für die denkbaren Standorte entlang des Korridors sowohl die Varianten jeweils mit und ohne Überquerung des angrenzenden Straßenraums betrachtet. Die möglichen Varianten sind in Abbildung 2 dargestellt.



**Abbildung 2: Mögliche Varianten zur Lage des neuen Kinzigstegs**

Die Varianten ohne Überquerung der angrenzenden Straße sind in der Dimensionierung ähnlich dem heutigen Steg, lediglich die Breite wird den aktuellen Erfordernissen angepasst (siehe Abbildung 3). Aus einer ersten Anfrage beim RP Freiburg, Ref. 53.1 –Hochwasserschutz und Gewässerökologie- im Zusammenhang mit den geplanten Veränderungen im Rahmen der Landesgartenschau geht hervor, dass eine dreifeldrige Brücke ähnlich dem heutigen Bauwerk möglich ist. Der gleichzeitige Erhalt der bestehenden Brücke ist jedoch aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht wünschenswert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

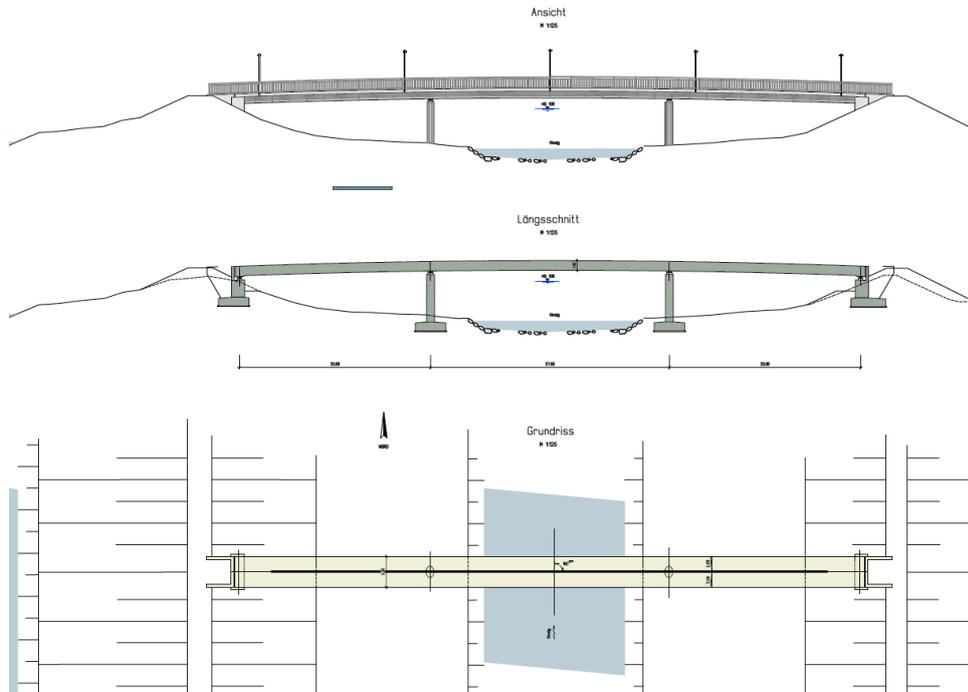
Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
10.02.2022

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen



**Abbildung 3: Steg ohne Überquerung angrenzender Straßen**

Die Varianten mit Überquerung der angrenzenden Straße erfordern eine Überwindung der Höhendifferenz zwischen Straßenoberkante und Stegoberkante von rund 6,5 Metern, die nur durch eine entsprechende Rampenlänge von ca. 140 m abgewickelt werden kann. Diese Höhendifferenz setzt sich sowohl aus der erforderlichen Durchfahrthöhe von 4,7 m an der Freiburger Straße als auch der Brückenkonstruktion zusammen. Der Kinzigdamm hat auf Höhe der Freiburger Straße aktuell im Mittel eine Höhe von 3,0 m. Die Ausgestaltung der Rampe kann dabei je nach Standort sehr unterschiedlich erfolgen. Typische Möglichkeiten sind die Abwicklung als Gerade in Verlängerung des Stegs (siehe Abbildung 4), abgewinkelt entlang der überquerten Straße oder als gefaltete bzw. im Kreisbogen (siehe Abbildung 5) geführte Lösung. Je nach Örtlichkeit kann auch die Anlage mehrerer Rampen sinnvoll sein.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
10.02.2022

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

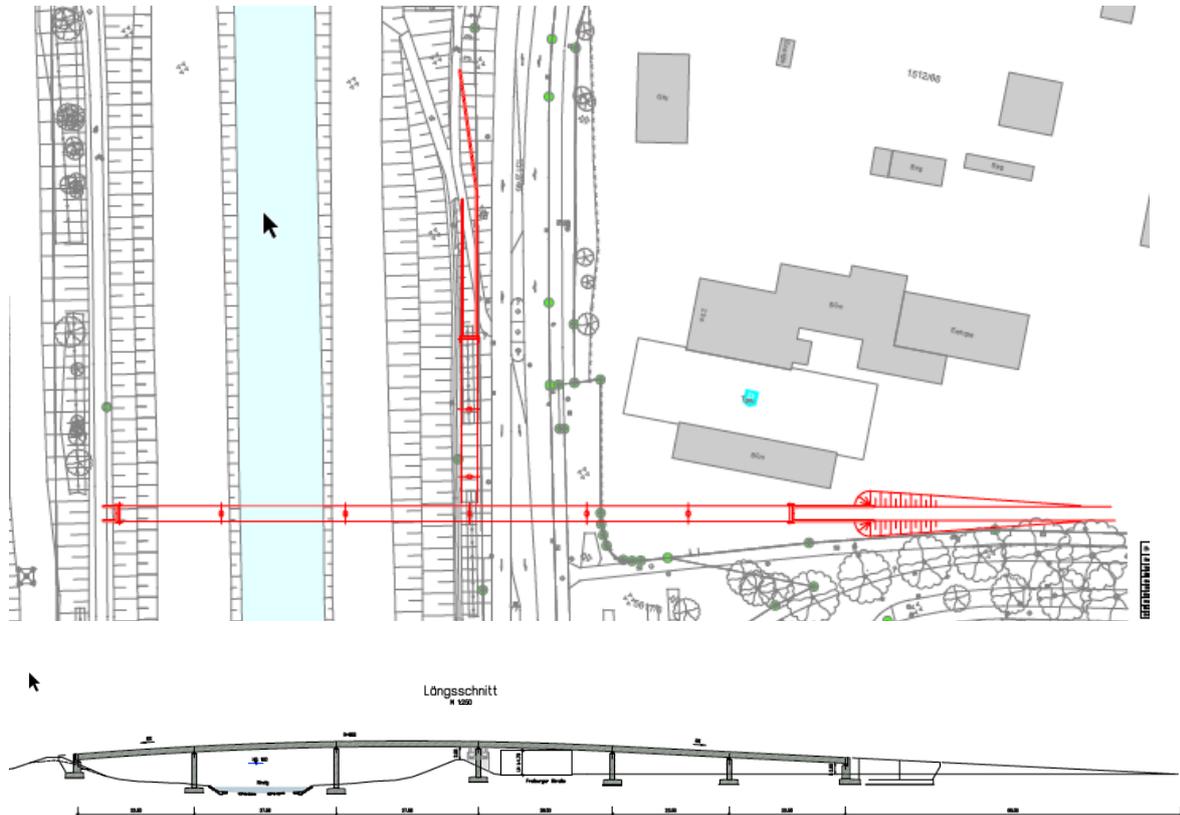


Abbildung 4: Variante mit Überquerung der Freiburger Straße und gerader Rampenabwicklung

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

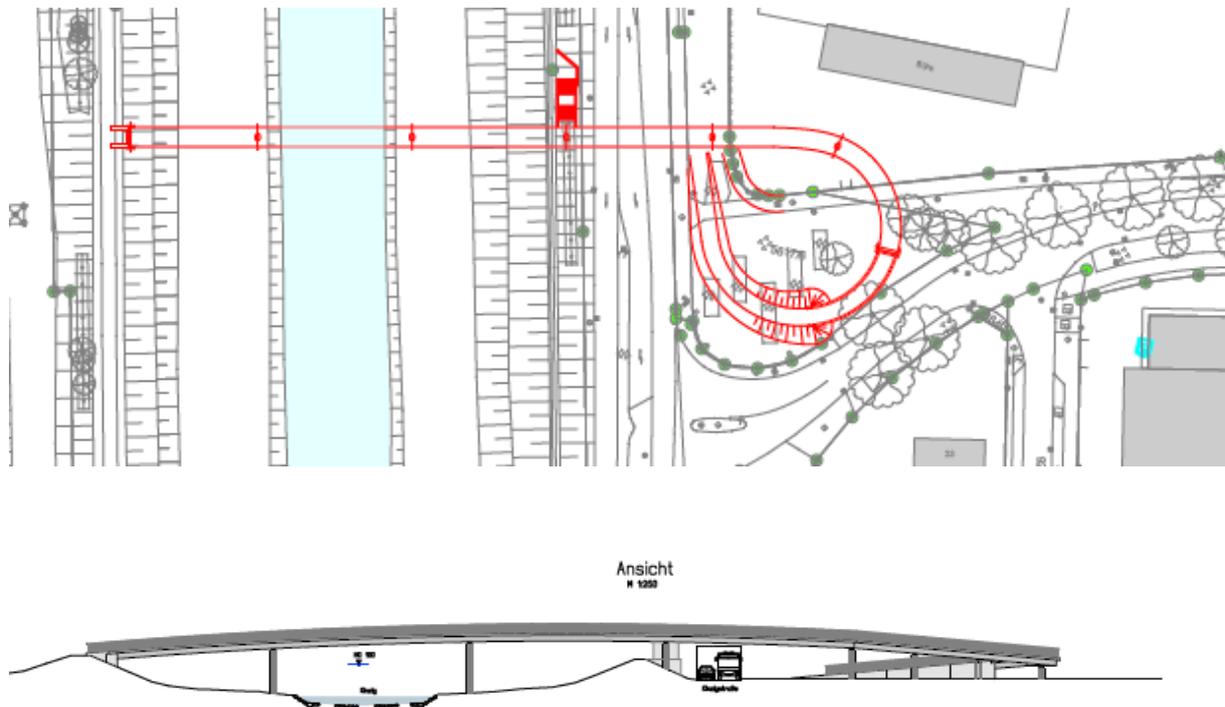
Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
10.02.2022

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen



**Abbildung 5: Variante mit Überquerung der Freiburger Straße und Rampe als Kreisbogen**

Bei den Varianten Überquerung der Freiburger- oder der Kinzigstraße muss zusätzlich berücksichtigt werden, dass die Brücke im Bereich des östlichen Damms soweit anzuheben ist, dass ein Unterqueren noch möglich ist. Dies bedeutet, dass von der Oberkante der Brücke bis Oberkante Kinzigdamm eine Höhendifferenz von rund 4 m zu überbrücken sind. Dies erfordert entweder eine Treppenanlage (nicht barrierefrei) oder ein zusätzliches Rampenbauwerk mit einer Länge von ca. 100 m. Sollte aus Sicht des Hochwasserschutzes eine Befahren der Dammkrone mit Kfz gefordert werden, so müsste der gesamte Damm auf die neue Brückenhöhe angehoben werden.

## Variantenbewertung

Zur Bewertung der Varianten wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Verkehrssicherheit
- Verfügbarkeit der Grundstücke
- Umwegigkeit
- Passfähigkeit zu Planungen UEWM
- Kosten
- (Komfort im Radverkehr)

Das Kriterium Komfort im Radverkehr wird für alle Varianten gleich bewertet. Bei den Varianten mit Überquerung der anschließenden Straße reduziert sich die Zahl der

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 10.02.2022
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

Straßenquerungen bei den meisten Relationen um eins. Dafür müssen zu Fuß gehende und Radfahrende 4 weitere Höhenmeter überwinden. Beide Aspekte gleichen sich aus. Das Kriterium wird daher nicht weiter aufgeführt.

Das Kriterium Verkehrssicherheit berücksichtigt insbesondere die Ausbildung der Rampenfüße. Dort erreichen die Radfahrenden relativ hohe Geschwindigkeiten. Zudem findet der Radverkehr auf den Rampen in beiden Richtungen statt und muss im weiteren Verlauf in eine seitenrichtige Führung übergeleitet werden. Hohe Geschwindigkeiten und Zweirichtungsverkehr sind insbesondere dann mit Blick auf die Verkehrssicherheit kritisch, wenn Einmündungen oder Einfahrten überquert werden. Daher wurde geprüft, wie gut sich die planerischen Herausforderungen an den jeweiligen Standorten der Rampenfüße lösen lassen.

Das Kriterium Umwegigkeit bewertet die Wegelänge zu den vier Schlüsselzielen Bahnhof, Schulzentrum Nord-West, Schlachthof und nördliche Innenstadt, die repräsentativ für alle Ziele auf der Ostseite stehen. Auf der Westseite gilt als Fixpunkt der Weg ins Gewerbegebiet, da die weiteren Ziele im Westen über diesen Weg erschlossen sind. Schlussendlich führt die Lage dieses Wegs dazu, dass sich die Routen bei einer Verschiebung des Stegs entsprechend verlängern, ohne Verkürzungen an anderer Stelle zu erzeugen. Bei einer Lage im Bereich der Wasserstraße beträfe dies die Wege ins Schulzentrum Nordwest – umgekehrt verlängern sich bei einer Verschiebung in Richtung Jahnweg die Wege in die Innenstadt.

Mit der Passfähigkeit zu den Planungen der UEWM wird dem Umstand Rechnung getragen, dass auch im Leitungsbau Umwege zu einem sehr hohen Aufwand führen, den der Projektpartner vermeiden möchte.

Die Kosten wurden überschlägig abgeschätzt. Wesentlicher Kostentreiber ist die Größe des Bauwerks. Während die Varianten ohne Querung der Kinzigstraße angrenzenden Straßen eine Überbaulänge von rund 70 m erfordern, sind die Varianten mit Überquerung der angrenzenden Straßen mindestens 150 m lang und zusätzlichen 70 m Rampen, um die entsprechende Höhenabwicklung abwickeln zu können. Hinzu kommt dabei jeweils noch eine weitere Rampe zum Kinzigdamm mit einer Länge von ca. 100 m, um diesen erreichbar zu halten und auch den im Sinne der Landesgartenschau gewünschten Wechsel des Ufers zu ermöglichen. Je nach Ausführung sind auch mehrere Stützen zusätzlich erforderlich.

Ein weiterer Kostentreiber stellt der Eingriff in die jeweiligen Dammbauwerke dar. Diese sind mit Spundwänden verstärkt, um die entstehenden Belastungen durch Hochwasser auch statisch sicher abfangen zu können. Sobald in die Spundwandkonstruktion eingegriffen werden muss, entstehen hier erhebliche bauliche und damit auch kostenseitige Aufwände.

Nach Erfahrungswerten sind für die dreifeldrige Brücke über die Kinzig mit der Mindestbreite von 3,5 m von Kosten in Höhe von rund 1,4 Mio. Euro einzurechnen. Für

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:

Bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Pastorini, Marco

82-2471

10.02.2022

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

eine Brücke mit zusätzlicher Querung einer angrenzenden Straße und der Anbindung des Kinzigdamms von 3,4 Mio. Euro. Für eine Pylonbrücke wären mindestens 6 Mio. Euro zu veranschlagen.

Die Kostenbeteiligung des UEWM bezieht sich auf eine funktionale Konstruktion mit einer Breite zwischen den Geländern von 3,5 m. Darüber hinaus gehende Gestaltungen zum Beispiel an Geländern, der Beleuchtung oder der Breite wären durch die Stadt zu finanzieren. Eine Bezuschussung nach dem LGVFG ist hierfür nicht zu erwarten.

	Jahnweg ohne Überquerung der Kinzigstraße	Jahnweg mit Überquerung der Kinzigstraße	Freiburger Straße ohne Überquerung der Kinzigstraße	Freiburger Straße mit Überquerung der Kinzigstraße	Wasserstraße ohne Überquerung der Kinzigstraße	Wasserstraße mit Überquerung der Kinzigstraße
Verkehrssicherheit	+	+	+	- (Rampe Intersport, hohe Geschwindigkeit)	+	o (Rampe Amalie-Tomoli-Straße)
Grundstücksverfügbarkeit	+	+	+	-	+	+
Umwegigkeit	- (Schlachthof, Innenstadt)	- (Schlachthof, Innenstadt)	+	+	o	-
Planungen UEWM	--	--	+	+	+	+
Kosten	- (Eingriff Dammbauwerk)	--	+	--	o (Eingriff Dammbauwerk)	--

Tabelle 1: Variantenbewertung (siehe auch Abbildung 2)

## Fazit

Die Varianten mit Überquerung der angrenzenden Straße bieten für bestimmte Relationen Vorteile mit Blick auf die notwendige Anzahl der Straßenquerungen. Diese werden aber durch zusätzliche Höhendifferenzen ausgeglichen. Je nach Ausführung der Rampen entstehen sogar zusätzliche Umwege. Auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit sind die Lösungen je nach Lage kritisch zu bewerten. In der Gesamtschau steht dem deutlich höherem Aufwand und Kosten kein adäquater Nutzen gegenüber.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	10.02.2022

---

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

---

Dieses Bewertungsergebnis mit der Empfehlung für einen Verzicht auf die angrenzenden Straßen deckt sich mit der historischen Planungserfahrung. In den 60er und 70er Jahren wurde, ganz im Sinne des Planungsgrundsatzes einer autogerechten Stadt, eine weitreichende Trennung des Rad- und Fußverkehrs vom Kfz-Verkehr praktiziert. Aus dieser Zeit stammen viele Fußgängertunnel und Brücken. Wegen Umwegen, Höhenunterschieden und Angsträumen haben sich diese Bauwerke nicht bewährt und ein Rückbau ist in anderen Städten vielfach bereits erfolgt oder wird geplant. Stattdessen hat sich eine niveaugleiche Verkehrsführung für alle Arten des Straßenverkehrs als beste Führungsform herausgestellt.

In der Lage erhält der Korridor vom heutigen Standort die beste Bewertung. Allerdings kann dieser durch eine Verschiebung des Kinzigstegs um rund 40 m nach Süden noch deutlich optimiert werden. So kann die Rampe am westlichen Ufer neu barrierefrei ausgebildet werden.

Auf der Ostseite kann die Rampe in südliche Richtung im Wesentlichen beibehalten werden, den Anforderungen des Radverkehrs wird so entsprochen. Denkbar ist aber auch hier ein barrierefreier Ausbau, dazu muss eine Verschiebung der Mittelinsel erfolgen.

In Richtung Norden kann die Rampe barrierefrei ausgestaltet werden. Zudem steht im Knotenpunktbereich der Kinzigstraße mehr Platz zur geordneten Einführung ins bestehende Straßennetz zur Verfügung. Neben einer besseren Orientierung führt dies vor allem zu einer verbesserten Verkehrssicherheit hier.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
10.02.2022

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

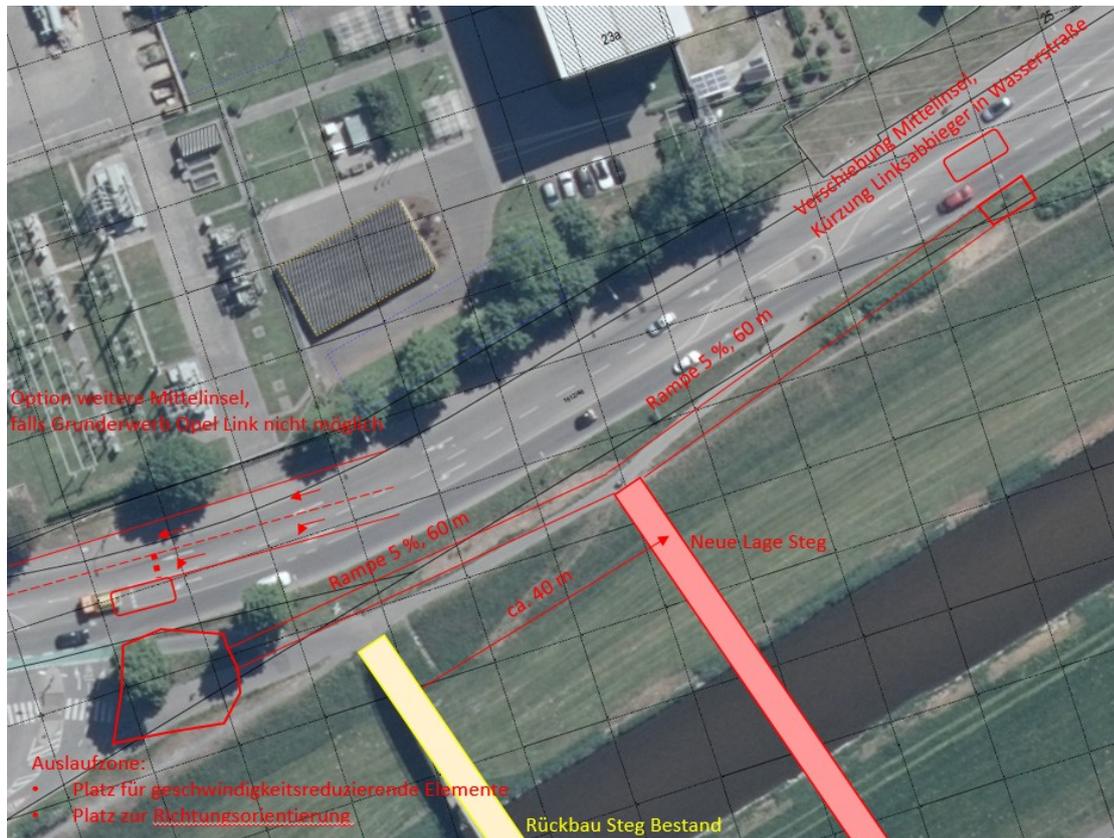


Abbildung 6: Skizze der neuen Lage Kinzigsteg

## 4. Weiteres Vorgehen

### Überlegungen zur Ausgestaltung, Mehrfachbeauftragung

Funktional stellt sich hier die Frage der nutzbaren Breite. Hier ist zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine abschließende Festlegung erforderlich. Diese wird nach verkehrstechnischen und gestalterischen Gesichtspunkten erfolgen und mit einer Breite von  $\geq 3,5$  m zwischen den Geländern die heutige Breite übertreffen.

Gestalterisch sind verschiedene Varianten denkbar. Die Verwaltung schlägt vor, zur Ausgestaltung der Brücke einen einstufigen Gestaltungswettbewerb in Form einer Mehrfachbeauftragung ohne Auftragsversprechen für die Realisierung durchzuführen. Hierzu sollen mindestens 3 bis maximal 5 Büros mit einer Vorplanung aufgefordert werden. Die Vorbewertung erfolgt die Verwaltung, dem UEWM und dessen externen Beratungsbüro. Die Ergebnisse werden dem Planungsausschuss nach der Sommerpause zur Beratung und zum Beschluss vorgestellt.

Die Arbeiten sollen mit einem Preisgeld von 15.000 €/Büro honoriert werden. Für den Gestaltungswettbewerb fallen somit rund 75.000 Euro an. Diese Kosten werden in die Gesamtkosten der Maßnahme einfließen und werden Bestandteil der Planungs- und Baudurchführungsvereinbarung zum Bau der Brücke.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

025/22

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
10.02.2022

Betreff: Fuß- und Radwegbrücke über die Kinzig, Lage und weiteres Vorgehen

## Realisierungsplanung Bauausführung

Der Siegerentwurf dient als Grundlage für das nachgeschaltete Vergabeverfahren für die konkrete Realisierungsplanung. Dieses Vergabeverfahren liegt in der Federführung des UEWM und soll bis Ende des Jahres abgeschlossen sein, damit im Januar 2023 mit der konkreten Ingenieurplanung begonnen werden kann. Es ist vorgesehen, noch in 2024 mit der Bauausführung zu beginnen. Diese hängt jedoch auch von den notwendigen wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Genehmigungen ab. Parallel zu den Brückenplanungen wird die Verwaltung die Überplanung der Rampenbauwerke zur Freiburger- und Kinzigstraße angehen.

## Vorläufiger Zeitplan

Aktuell laufen die Verhandlungen zur Planungs- und Baudurchführungsvereinbarung mit dem UEWM und die Abstimmung mit den weiteren Versorgungsunternehmen über deren Nutzungsbedarfe an der neuen Brücke.

Weitere Gremienberatungen sind vorgesehen zum Abschluss des Gestaltungswettbewerbs (Oktober 2022) und zum Abschluss der Entwurfsplanung mit Kostenberechnung und Baubeschluss (Juli 2023).

Vorgesehener Zeitplan:

Baudurchführungsvereinbarung	Oktober 22
Bedarfsermittlung Versorgungsunternehmen	März 22
Gestaltungswettbewerb	Mai bis Juli 22
Gremienberatung	Gestaltung , PLA Oktober 22 Baubeschluss, VKA/GR Juli 23
Vergabeverfahren Ing. Planung	Oktober bis Dezember 22
Planung, Lph 1-3 HOAI Lph 4-6, HOAI	Jan bis Mai 23 bis März 24
Genehmigungen	Mai bis Dezember 23
Ausschreibung	April bis Juni 24
Baubeginn	Mitte 24